ROK III GRUDZIEŃ 1948 NR 4 (25)

ŻEGLARZ

MIESIĘCZNIK DLA MŁODZIEŻY POŚWIĘCONY PRACY NA MORZU



Zalecony do bibliotek i świetlic szkół wszystkich typów od kl. VI szkoły powszechnej do liceum włącznie, pismem Ministerstwa Oświaty Nr VI Oc-2205/46 z dn. 9.III.47

Cena 30 zł

WITAMY KONGRES ZJEDNOCZENIOWY PARTII ROBOTNICZYCH

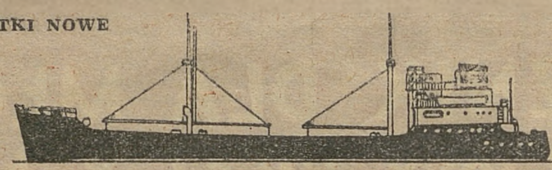
NIECH ŻYJE POLSKA ZJEDNOCZONA PARTIA ROBOTNICZA!

POLSKA FLOTA HANDLOWA

(UZUPEŁNIENIE)

Uwaga ogólna: Od października 1947 do ubiegłych wakacji prowadzony był w „Żeglarzu" dział „Polska Flota Handlowa", w ramach którego omówione zostały wszystkie posiadane przez nas jednostki. Ponieważ jednak skład floty stale się zmienia — Redakcja zobowiązała się podawać co jakiś czas odcinki uzupełniające. Pierwsze uzupełnienia drukujemy poniżej. Sylwetki statków reprodukowane są w skali 1:1000.

A. JEDNOSTKI NOWE

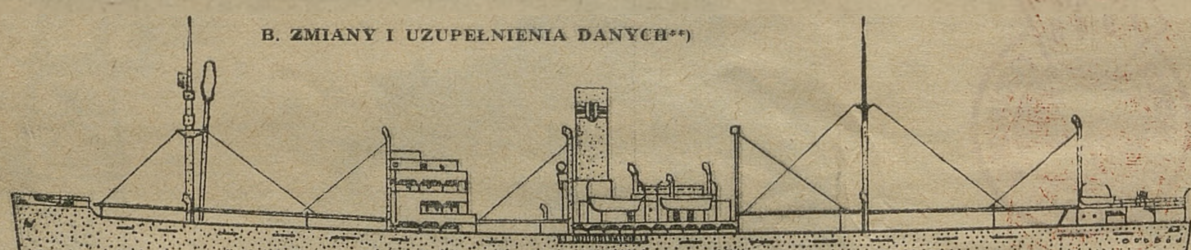


WARMIA, SPAK, Żegluga Polska, drobnicowiec, zbudowany w 1948 roku na stoczni Goole Schipbuilding & Repairing Co., Ltd, Goole (Anglia), 909 BRT, 420 NRT, 1268 DWT, długość 71 i pół m, szerokość 11 m, zanurzenie 4 m, motorowiec (5 cyl. silnik Atlas Polar Diesel), 800 KM, 1 śruba, szybkość 11—12 węzłów, 2 pokłady, wzmocnienia przeciwlodowe na dziobie, załoga 20 ludzi, przeznaczony do obsługi regularnych połączeń europejskich (chwilowo pływa na trasie Gdynia — Hull).

MAZURY, ?, Żegluga Polska, drobnicowiec zbudowany w 1948 roku na stoczni Goole Schipbuilding & Repairing Co, Ltd, Goole (Anglia), nośność ok. 1260 DWT*), długość 71 i pół m, szerokość 11 m, zanurzenie 4 m, motorowiec (5 cyl. silnik Atlas Polar Diesel), 800 KM, 1 śruba, szybkość 11—12 węzłów, 2 pokłady, wzmocnienia przeciwlodowe na dziobie, załoga 20 ludzi, przeznaczony do obsługi regularnych połączeń europejskich (chwilowo trasa Gdynia — Hull).

Uwaga: W ostatnich dniach odebrany ze Stoczni — ładuje w Hull, przed wyruszeniem w swój pierwszy rejs do kraju.

B. ZMIANY I UZUPEŁNIENIA DANYCH**)



KOŚCIUSZKO, SPEA, (ex „Rheinfels", ex „Admirał Nachimow"), GAL, drobnicowiec z miejscami pasażerskimi, zbudowany w 1939 roku na stoczni Deutsche Schiff u. Maschinenbau A. G., Werk „Weser" w Bremie, wykończony w 1942 na stoczni duńskiej Odense Staalskibsvaerft ved A. P. Möller w Odense, 7572 BRT, 4497 NRT, 11200 DWT, długość 157 m, szerokość 19 m, zanurzenie 8 m, parowiec (maszyna parowa 4 cyl. plus turbina na parę odlotową), 6250 KM, 1 śruba, szybkość 14,5—15,5 węzłów, 2 pokłady, specjalne wzmocnienia i urządzenia przeładunkowe dla towarów o dużej wadze jednostkowej (m. in. bom — 120 ton), 12 miejsc pasażerskich, załoga 51 ludzi, obsługuje linię Gdynia — Porty Ameryki Południowej.

Uwaga: Otrzymany w ramach podziału floty poniemieckiej. Przejęty od Marynarki Radzieckiej 6 maja 1947. Do kraju przybył w czerwcu 1948.

J. M.

*) Dokładny tonaż jeszcze nieznany, prawdopodobnie jest bardzo zbliżony do tonażu „Warmii".

**) Opublikowane w 1947 r. dane oraz sylwetka s/s „Kościuszko" z powodu braku podówczas „murowanych" źródeł — zawierały szereg nieścisłości.

NA OKŁADCE:

Pracownicy Stoczni Gdańskiej, którzy pilnością i wkładem pracy wyróżnili się przy budowie rudowęglowca „JEDNOŚĆ ROBOTNICZA": od lewej — Stanisław Myśliński — niter (nitowanie poszycia), Jan Hilar — cieśla okrętowy (układanie płóz), Jan Wysocki — niter (nitowanie poszycia), Jakub Sarnowski — ślusarz (wiercenie linii sterowej, wykonanie przyrządu do wiercenia), Józef Warkusz — cieśla okrętowy (układanie płóz) i Klemens Deyna — ślusarz (wykonanie okuć, masztów, drabin).

Wśród wyróżnionych znajdują się również trzej montażowcy, których zdjęcie reprodukujemy obok. Są to: Eugeniusz Ptasiński (zakładanie płyt, sekcje prefabrykowane, nadbudówka środkowa), Paweł Nowicki (montowanie pokładu i zbiorników szczytowych) oraz Herbert Labudda (montowanie płyt, tylnicy i dziobu).





„Zjednoczona partia robotnicza bierze głównie na swe barki odpowiedzialność dziejową za przyszłe losy narodu polskiego, staje się gwarantką jego przyszłego rozkwitu. Ona będzie w stanie zjednoczyć trwale wszystkie siły bloku demokratycznego, zabezpieczyć tę pozycję polityczną i kulturalną, jaką Polska mieć może i powinna wśród narodów postępowych świata. Ona i tylko ona w oparciu o sojusz robotników, chłopów i inteligencji, którego wyrazem politycznym jest blok demokratyczny, może zapewnić całemu ludowi pracującemu Polski coraz wyższy poziom dobrobytu".

(Bolesław Bierut)



„...Idziemy do zjednoczonej partii z rozwiniętymi sztandarami rewolucyjnego socjalizmu, który przyprowadzić musi do partii zjednoczonej wszystkich świadomych wielkiego dzieła jedności i potęgi jedności, aby poświęcili wszystko wielkiej międzynarodowej walce klasy robotniczej z imperializmem — wielkiej walce o socjalizm..."

(Józef Cyrankiewicz)

ZJEDNOCZENIE

Zjednoczenie — to wielkie, pełne treści słowo; zjednoczenie — to przeciwieństwo rozbicia; zjednoczenie — to twórczy rozmach, to utrwalenie władztwa ludu pracującego.

Masy robotnicze, przez dziesiątki lat marzące o sprawiedliwym ustroju społecznym, o wspólnej walce przeciw kapitalizmowi — na próżno starały się u nas wcielać w czyn nauki Marksa i Engelsa. Nawet wtedy, kiedy nasz wschodni sąsiad zerwał pod wodzą Lenina i Stalina dławiące go pęta, kiedy zaczął budować swe państwo tak, aby każdy obywatel czuł się w nim jak u siebie w domu — a nie jak nędzny sługa — nawet wtedy, kiedy mieliśmy wzór do naśladowania — ZSRR i WKP (b) nie zdobyliśmy się na to, aby wszyscy uciskani, cała masa ludu pracy zjednoczyła się i — razem, silna jednością — wystąpiła przeciw gnębicielom. Najlepsi, najgorętsi nasi rewolucjoniści ginęli za wolność ludu pracującego, za socjalizm.

Przyszła — straszliwa dla nas jeśli chodzi o straty materialne — druga wojna światowa. Biliśmy się wszędzie — za wolność. Ale za jaką wolność? Czy za tą, która niesie ze sobą strajki i strzały do robotników? Za „wolność" kapitalistyczną?

Z pewnością — nie! Wolność jest tylko jedna: ta, która znosi ucisk warstw pracujących; ta wolność — to socjalizm.

O tę wolność powinni walczyć wszyscy robotnicy — ale razem; wspólnymi siłami budować wspólny, jasny Dom! Nie my i wy! Nie peperowcy i pepesowcy — ale my! My — klasa robotnicza. Razem — złączeni i silni, a nie rozbici i skłóceni — maszerować ku socjalizmowi.

Jak bardzo upragnioną przez wszystkich była chwila zjednoczenia się dwóch Partii Robotniczych — świadczy zapał, z jakim lud pracujący przystąpił na apel kopalni Zabrze - Wschód do wykonania czynów kongresowych.

Masy pracujące, ożywione szlachetną ideą współzawodnictwa podejmowały się czynów — godnych człowieka pracy.

Rosły czyny kongresowe, rosło pomnażane przez nie nasze gospodarstwo narodowe.

Lud pracujący zrozumiał, że on jest twórcą historycznych przemian, jakich jesteśmy świadkami w obecnej chwili. Lud pracujący poczuł swą siłę: siłę — płynącą z jedności celów i jedności działania.

I jeszcze jedno: praca, którą wziął dodatkowo świat pracy na swe barki dla uczczenia Kongresu Zjednoczeniowego, jest tą najszlachetniejszą, najwznioślejszą formą pracy: pracą dla innych.

Wszystkie prace kongresowe — to praca dla kogoś; nie doraźny zysk pchał pracownika do wysiłku, ale myśl, że ten wysiłek wzbogaci nasz kraj, że sprawi radość innym. Wartość materialną czynów kongresowych możnaby obliczyć — ale ich wartości wychowawczej obliczyć nie sposób: jest ona niezmierna, jest ona przeogromna.

Czyny kongresowe wykazały, jakie niezmierzone wartości tkwią w masach pracujących; trzeba tylko siły, która by te wartości umiała wydobyć. Tą siłą jest jedność Klasy Robotniczej; jedność, która łączy partyjnych i bezpartyjnych — wszystkich, którym naprawdę na sercu leży dobro ludu pracującego.

Dla nas — ludzi morza — najmilszym naszemu sercu czynem kongresowym — było spuszczenie na wodę drugiego rudowęglowca, nazwanego z inicjatywy Ministra Żeglugi Adama Rapackiego — „Jedność Robotnicza".

Niech ten nowy statek, pływający symbol naszego zjednoczenia, powie wszystkim uciemiężonym ludom — tym gnębionym przez faszyzm i imperializm, że prawdziwe wyzwolenie ludowi pracy niesie tylko ustrój socjalistyczny.

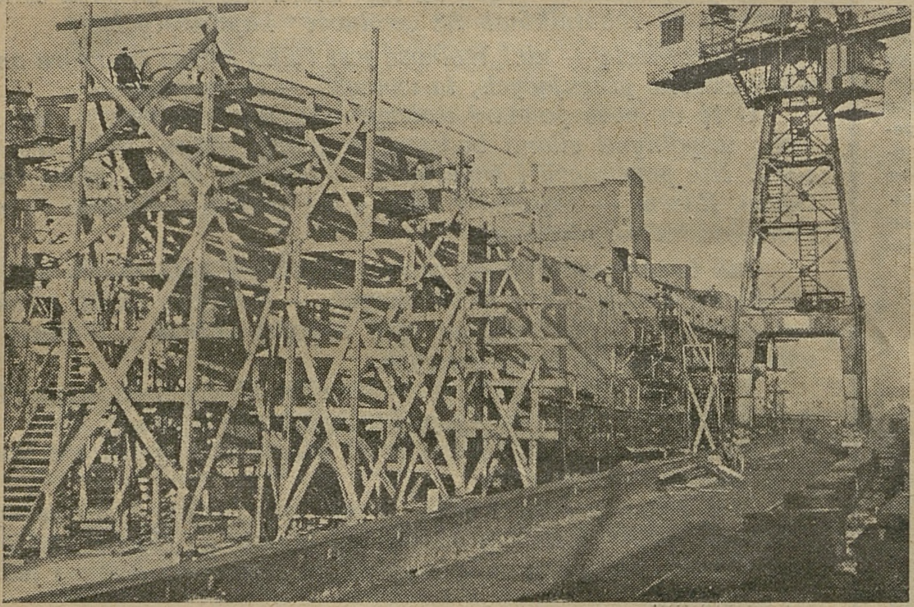
NIECH ŻYJE JEDNOŚĆ ROBOTNICZA!

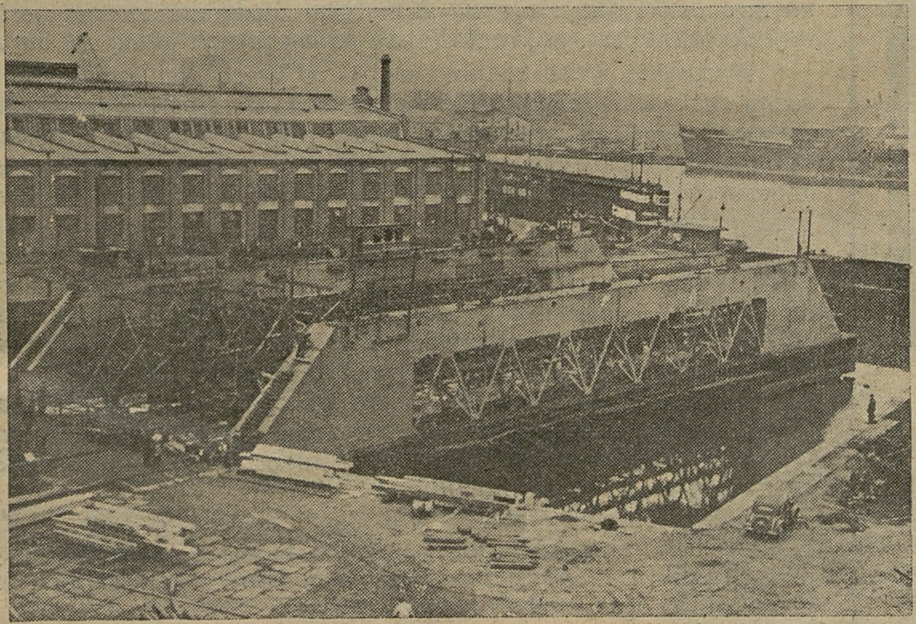
CZYN PRZEDKONGRESOWY
WYBRZEŻA

Apel górników z kopalni Zabrze-Wschód, podchwycony spontanicznie przez cały kraj — znalazł pełny oddźwięk i na Wybrzeżu. Wezwanie do uczczenia Kongresu Zjednoczeniowego Partii Robotniczych przez wzmożenie wydajności pracy, przedterminowe wykonanie planu rocznego oraz dodatkowe wykonanie szeregu nadprogramowych zobowiązań — spotkało się z entuzjazmem i zrozumieniem u wszystkich ludzi pracy. Stocznie, fabryki, przedsiębiorstwa portowe i żeglugowe, jednostki floty, urzędy morskie, zakłady rybne, uczelnie morskie, placówki naukowe i badawcze — wszystkie bez wyjątku komórki potężnego aparatu gospodarki morskiej zadeklarowały swą chęć współuczestniczenia w Czynie Kongresowym. Posypały się zobowiązania. Marynarze, robotnicy portowi, stoczniowcy, urzędnicy, rybacy, naukowcy, robotnicy budowlani, kolejarze, uczniowie szkół morskich — wszyscy ludzie Morza i ludzie Wybrzeża — partyjni i bezpartyjni — stanęli zgodnie do szlachetnej rywalizacji. Czyn kongresowy połączył wszystkich i zjednoczył w wspólnym wysiłku.

Redakcja „Żeglarza" chcąc uczcić w dostępny sobie sposób Czyn Kongresowy Wybrzeża — poświęca Mu poniższy reportaż. Nie było w naszej mocy wymienić wszystkich — którzy w Czynie wzięli udział. Na to nie starczyłoby i dziesięciu „Żeglarzy". Niech te parę przykładów, które zamieszczamy, będzie zatem symbolem tego co na Wybrzeżu i w całym Kraju nastąpiło — powszechnego zjednoczenia wszystkich ludzi pracy i dobrej woli.

STOCZNIA GDAŃSKA

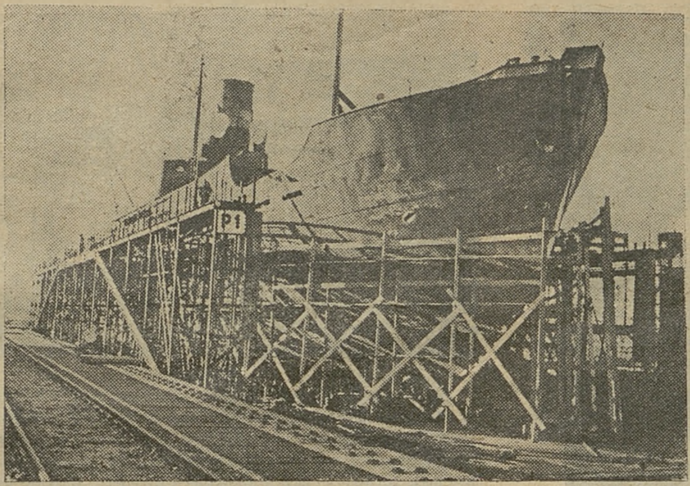


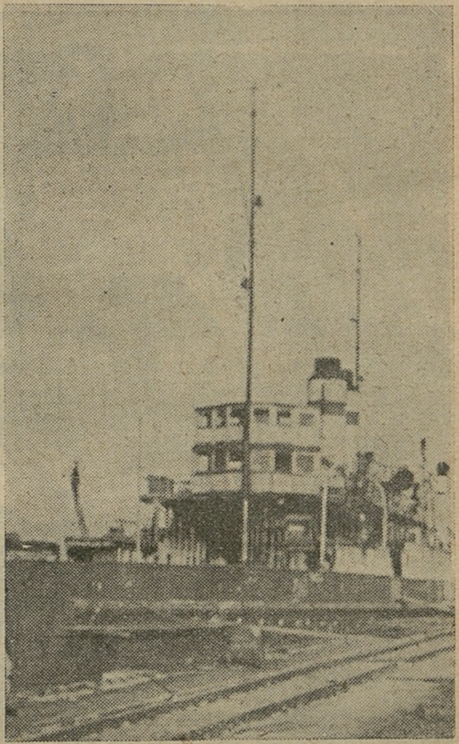


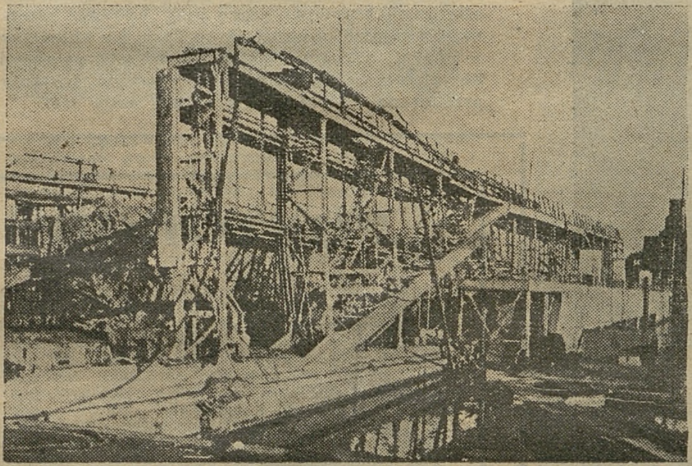
Robotnicy, technicy i inżynierowie Stoczni Gdańskiej postanowili uczcić Kongres Zjednoczenia przedterminowym wodowaniem drugiego z kolei rudowęglowca, któremu nadane zostało symboliczne miano — „Jedność Robotnicza". Choć według harmonogramów stoczniowych wodowanie nastąpić miało dopiero w styczniu — prace przy „Jedności Robotniczej" ukończono w dniu 8 grudnia, zaś 12 grudnia odbyło się uroczyste wodowanie. Niezależnie od prac przy „Jedności Robotniczej" pracownicy Stoczni Gdańskiej zadeklarowali i wykonali w przyspieszonym znacznie terminie kompletną odbudowę „Doku nr 3" wydobytego trzy miesiące temu z dna przez ekipę radziecką. Wykończenie na czas „Doku nr 3" umożliwiło opuszczenie na wodę „Jedności Robotniczej", która była budowana nie na pochylni, a na specjalnym poziomym stanowisku. Prócz doku i rudowęglowca — stoczniowcy gdańscy wybudowali w ramach Czynu Kongresowego — Dom Kultury Robotniczej, który stanął w Gdańsku na Pohulance, w dzielnicy stoczniowej. Pracownicy Biura Konstrukcyjnego Zjednoczenia Stoczni Polskich uczcili Kongres przedterminowym wykonaniem kompletów rysunków warsztatowych jednostek, do których budowy stocznie niezadługo przystąpią: lugrotraulera, dużego traulera i drobnicowca typu „Lewant".

Na zdjęciach: „Jedność Robotnicza" w trakcie budowy i „Dok nr 3" — w remoncie.

STOCZNIA GDYŃSKA







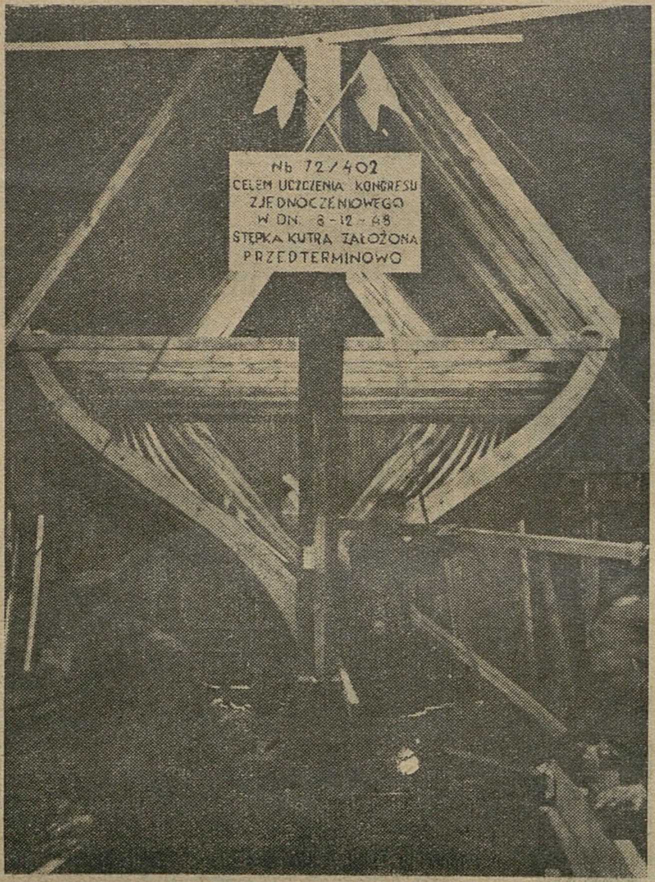
Pracownicy Stoczni Gdyńskiej zadeklarowali w ramach Czynu Kongresowego ukończyć co najmniej na miesiąc przed przewidzianym terminem odbudowę poniemieckiego statku „Otto Alfred Müller" (na lewo u góry), przyspieszyć kapitalny remont pontonu i podnośnika wydobytych z dna wraz z wrakiem niemieckiego torpedowca (zdjęcie obok), ukończyć przed terminem generalny remont promu kolejowego „Kruszewski" (powyżej) oraz do dnia święta Klasy Robotniczej 1 maja 1949 urządzić żłobek dziecinny i przedszkole dla dzieci stoczniowców.

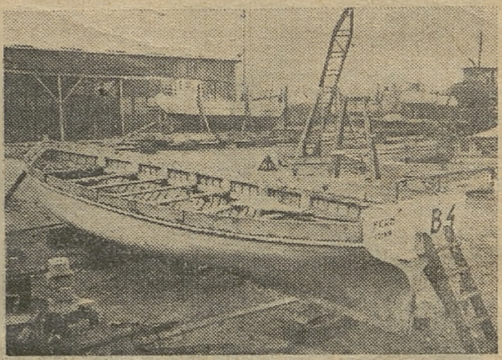
„DALMOR"



Pracownicy Przedsiębiorstwa Połowów Dalekomorskich „Dalmor" postanowili dla uczczenia Kongresu wykonać do 8 grudnia przy zmniejszonym składzie trawlerów roczny plan połowów, wartości ok. 457 milj. złotych. Solarnie tego Przedsiębiorstwa zobowiązały się przekroczyć do dnia Kongresu roczny plan pracy o 20 proc., zaś Fabryka Beczek i Skrzyń — o 15 proc. Niezależnie od tego pracownicy fabryki postanowili oddać do użytku w dniu otwarcia Kongresu — świetlicę i stołówkę. Na zdjęciu — wyładunek śledzi z traulerów dalmorowskich.

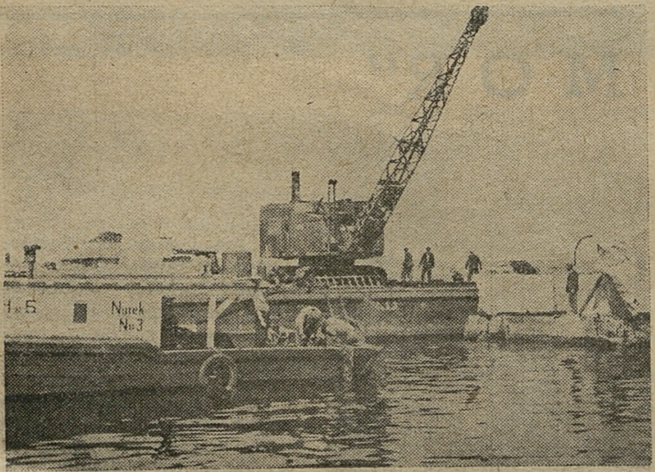
STOCZNIA RYBACKA W GDYNI





Czynem Kongresowym Stoczni Rybackiej w Gdyni było przyspieszenie założenia stępki pod nowobudowany kuter, co wg. planów miało nastąpić dopiero w styczniu 1949. W chwili obecnej budowa tej nadprogramowej jednostki jest już znacznie zaawansowana (zdj. obok). Niezależnie od powyższego - pracownicy Stoczni ofiarowali bezpłatną pracę przy budowie czternastowiosłowej szalupy, jako daru dla chłopców z PCWM. Szalupa (taka, jak na zdj. powyżej) kompletnie wykończona i wyposażona, zostanie przekazana PCWM-owi w dniu 1 maja 1949.

PRZEDS. ROBÓT-INŻYN. MORSKICH



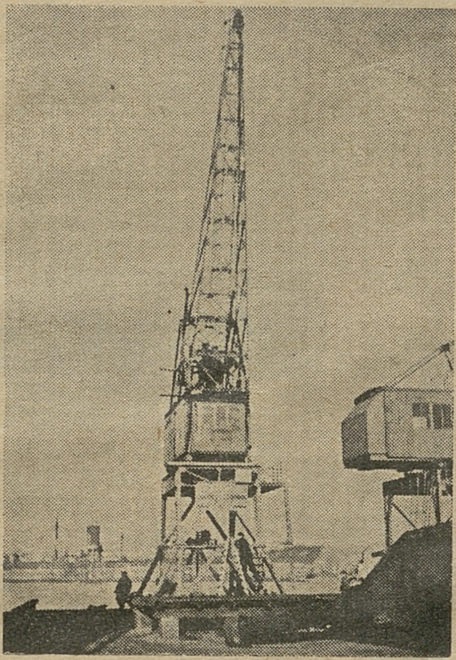
Robotnicy i inżynierowie zatrudnieni w Przedsiębiorstwie Robót Inżynieryjno-Morskich postanowili w celu uczczenia Kongresu Zjednoczonych Partii Robotniczych zakończyć tegoroczne prace przy odbudowie falochronu wschodniego w Gdyni dopiero w dniu otwarcia Kongresu. Przebudowę nabrzeża Rudy w porcie gdańskim postanowiono ukończyć w dniu 31 grudnia b. r. zamiast 31 marca roku przyszłego. Realizacja tego zobowiązania oznacza przyśpieszenie robót o ok. 30 proc. Na zdjęciu — fragment z prac przy odbudowie gdyńskich falochronów.

„PORTOROB"



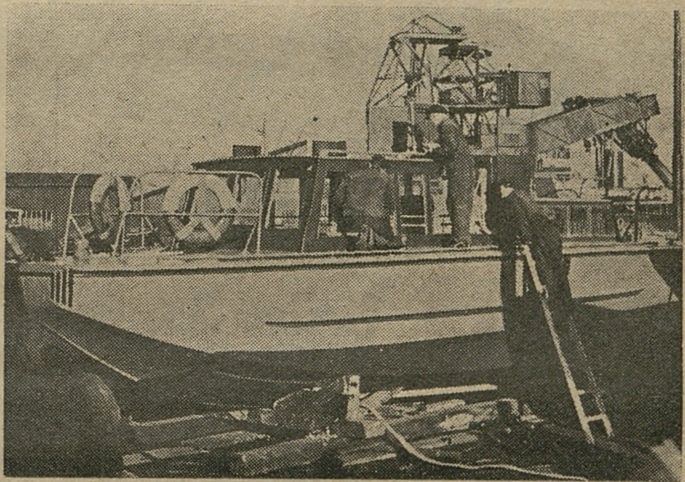
Wypełniając swe zobowiązania przedkongresowe — robotnicy „Portorobu" pracowali przez szereg tygodni po 12 godzin na dobę, aby przy wzmożonym ruchu statków uniknąć kosztownych dla naszej gospodarki — przestojów. Gdy ruch statków się zmniejszył i pracownicy „Portorobu" przeszli z powrotem na normalny 8-mio godzinny dzień pracy — postanowili oni aż do dnia Kongresu Zjednoczeniowego wzmóc wysiłek i podwoić wydajność o co najmniej 25 proc. Nic przeto dziwnego, że w okresie ostatnim w portach naszych padło szereg rekordów przeładunkowych. Na zdjęciu — wyładunek bawełny w gdyńskiej strefie wolnocłowej.

GDAŃSKI URZĄD MORSKI





Nie sposób jest wymienić wszystkie zadeklarowane przez pracowników GUM — Czyny Kongresowe. Jest ich zbyt wiele jak na szczupłe ramy reportażu. Oto fragmenty: Dla dokonania zamierzonych prac przedkongresowych na terenie portów w Gdyni i Gdańsku — pracownicy GUM ofiarowali bezpłatnie ponad 45 000 roboczogodzin o wartości ok. 5 milj. złotych. W porcie gdańskim został m. inn. przedterminowo ukończony na dzień Kongresu remont główny czterech dźwigów drobnicowych oraz kompletna odbudowa elektrycznego dźwigu warsztatowego. W Gdyni pracownicy GUM ofiarowali m. inn. bezpłatną prace przy przedterminowym remoncie dźwigu drobnicowego nr 6 (na zdjęciu — powyżej i na prawo u góry) oraz przy przebudowie łodzi desantowej na jednostkę Portowej Straży Pożarnej (zdj. obok).



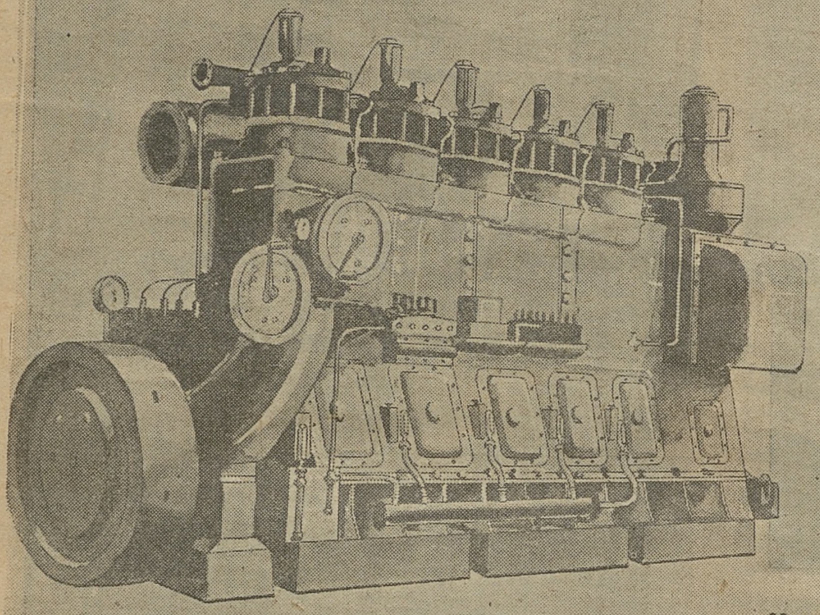
PAŃSTWOWE CENTRUM WYCHOWANIA MORSKIEGO





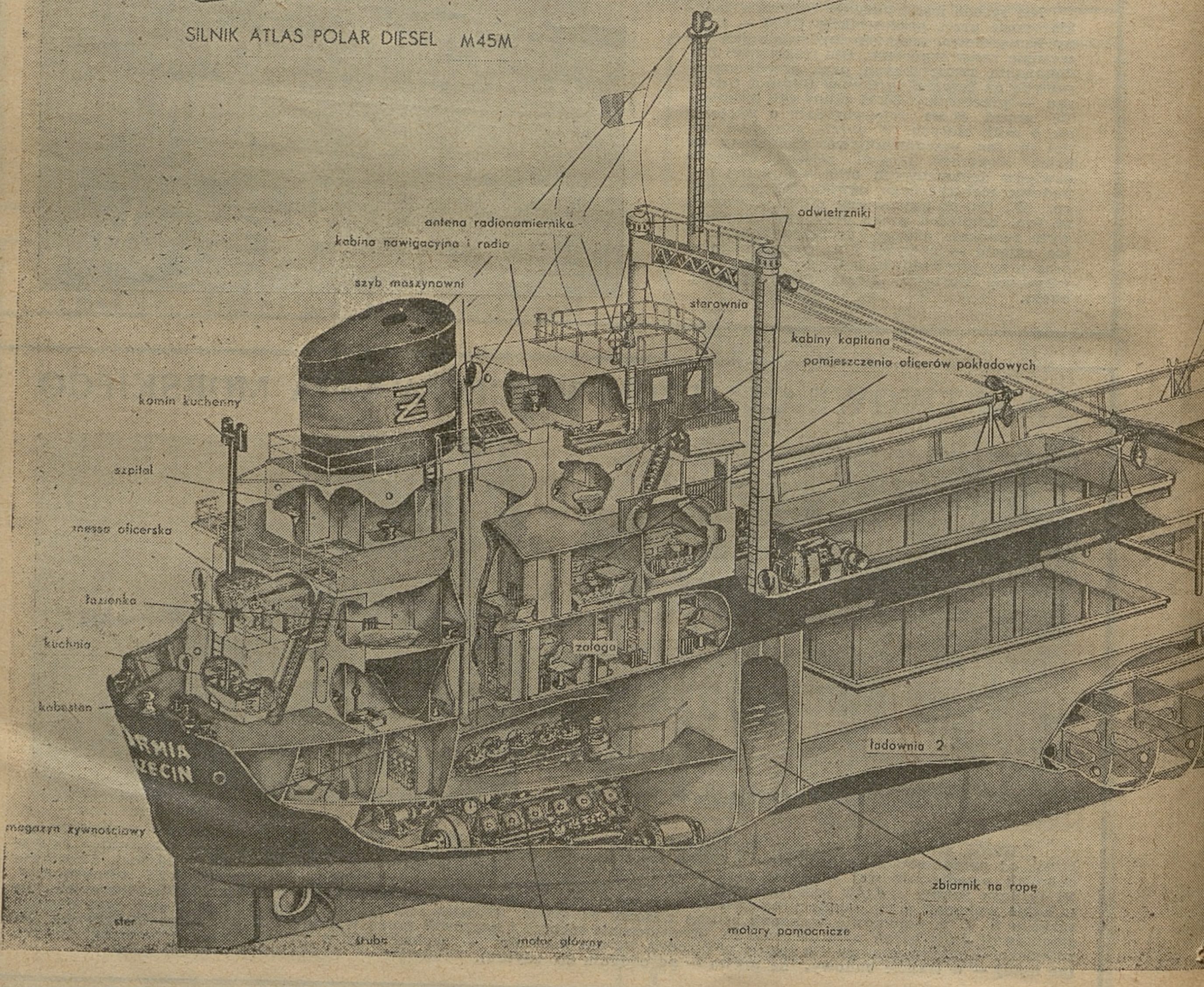
Wśród uczestników Czynów Przedkongresowych nie zabrakło również uczniów oraz pracowników PCWM. Niezależnie od przepracowanego bezpłatnie dnia na rzecz Zarządu Miasta Gdyni (w Żwirowni Miejskiej) — pracownicy PCWM dokonali przedterminowej inwentaryzacji wszystkich ośrodków Centrum (Dziwnów, Łeba, Darłowo i Gdynia). Uczniowie VI turnusu Szkoły Jungów przepracowali 6 dni przy przeładunku w porcie gdyńskim. Uczniowie VIII turnusu S. J. w Łebie wykonali prace regulacyjno-melioracyjne na terenie portu Łeba oraz wybudowali barak na łodzie. Uczniowie VII turnusu S. J. w Dziwnowie wykonali schron zimowy na łodzie, warsztat szkutniczy dla naprawy jednostek pływających, zmontowali duży barak przeznaczony na pomieszczenia szkolne i naprawili drogę wjazdową do miejscowości Dziwnów. Na zdjęciach — schron zimowy dla szalup w ośrodku PCWM Dziwnów — wykończony w ramach prac przedkongresowych (po lewej — w trakcie budowy, na prawo — po oddaniu do użytku).

M/S „WA

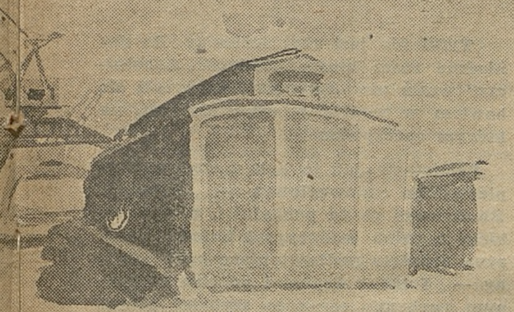


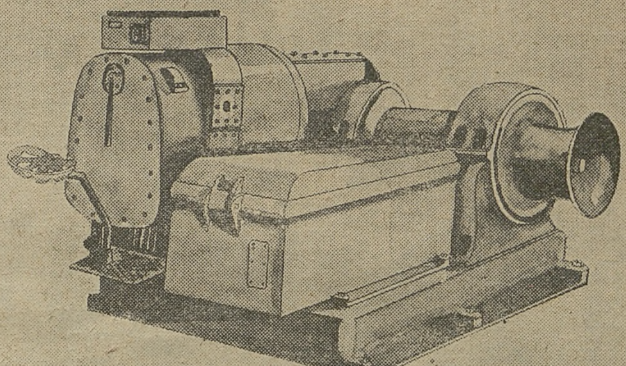
SILNIK ATLAS POLAR DIESEL M45M



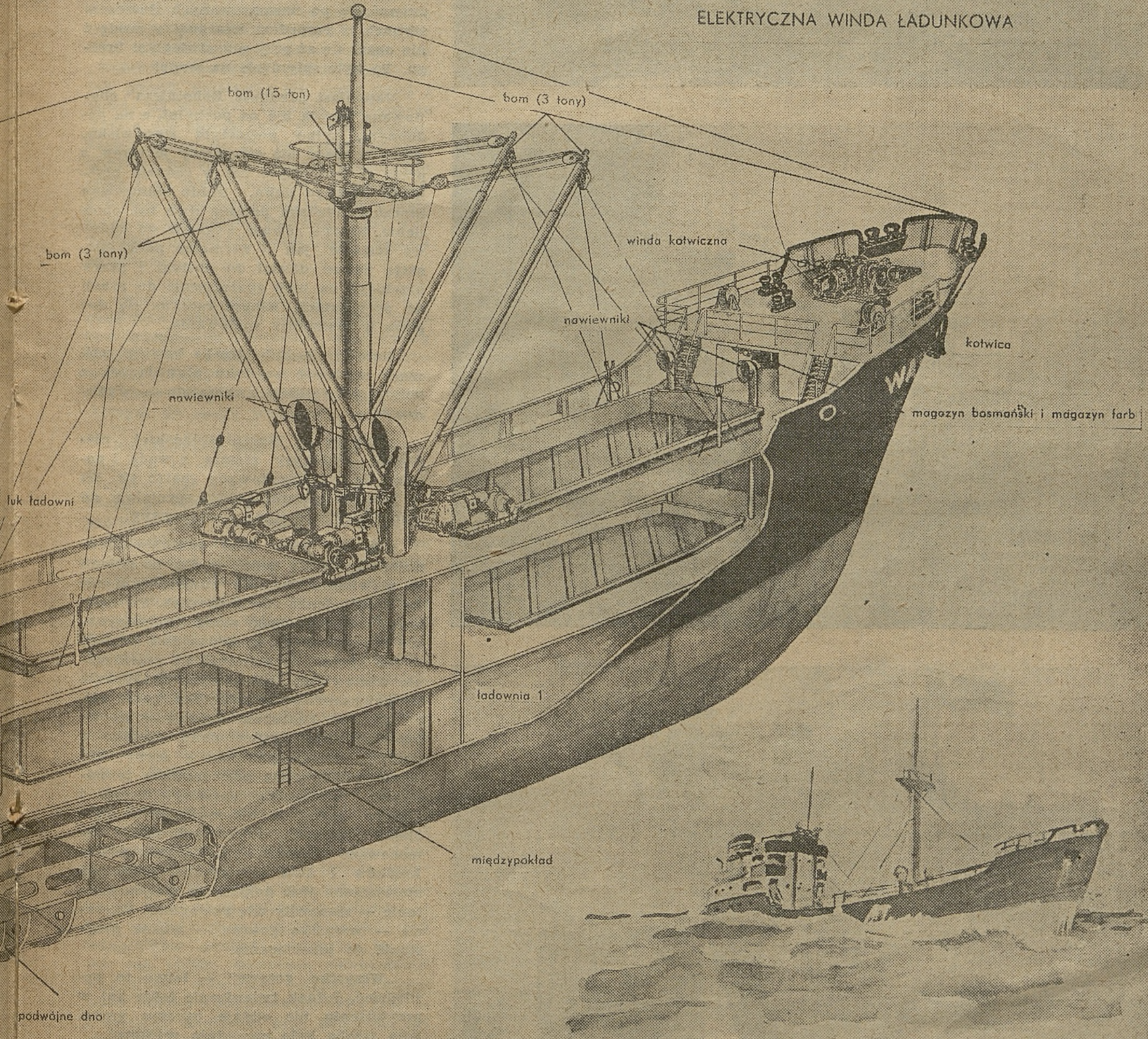


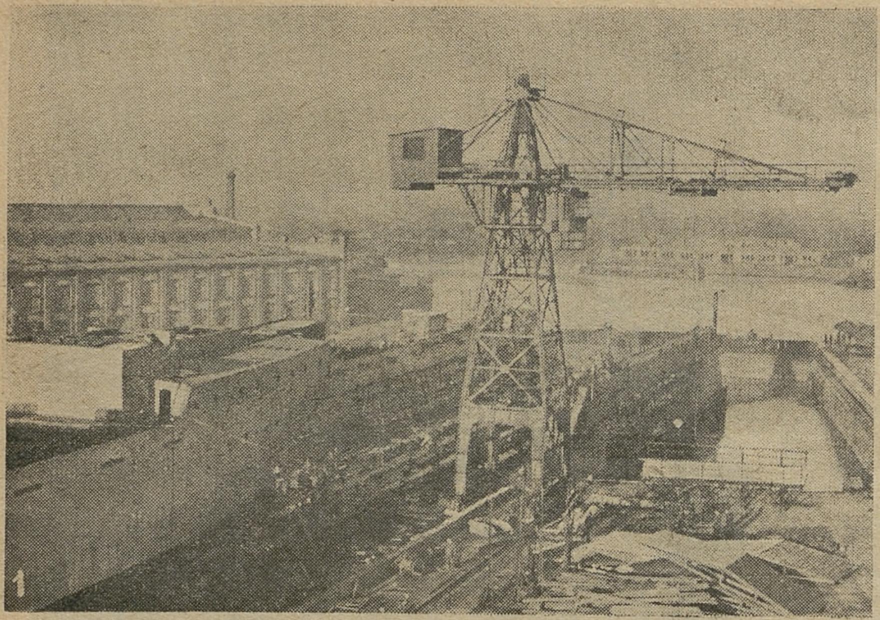
RMIA"





ELEKTRYCZNA WINDA ŁADUNKOWA



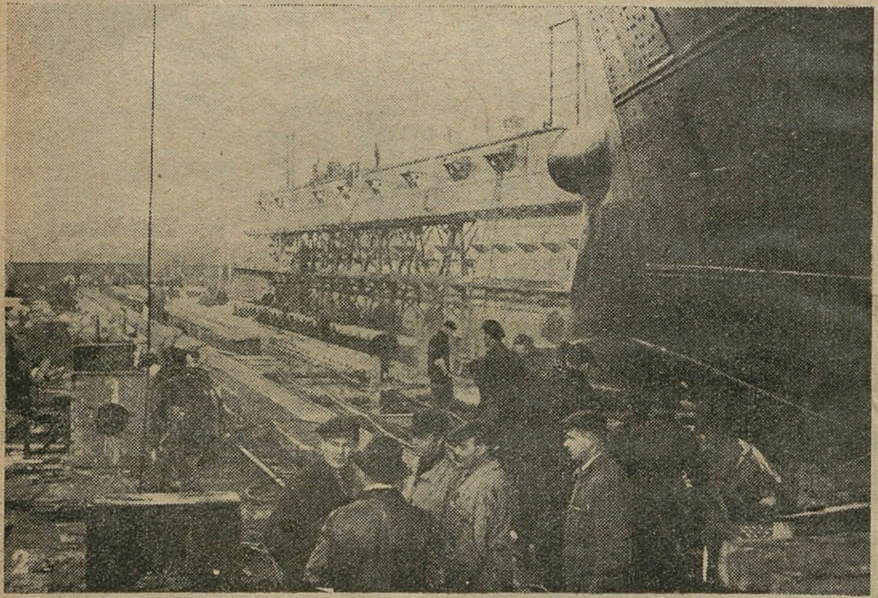


1

$^{S}/_{S}$ „Jedność" spłynął

Tytuł nie jest zbyt fortunny. Bo dokładnie rzecz biorąc „Jedność Robotnicza" wcale nie „spłynęła", zanurzyła się bowiem w wodzie razem z dokiem, na którym spoczywała.

Pamiętacie, jak to było z wodowaniem pierwszego rudowęglowca — „Sołdka"? Zbudowano go na pochylni i, gdy po rozbiciu o dziób tradycyjnej butelki szampana usunięto podtrzymujące kadłub kliny — „Sołdek" drgnął i po chwili płynnym ruchem, coraz to szybciej począł zsuwać się po nasmarowanych tłuszczem szynach, z rozpędem wtargnął w wodę i nie oparł się aż przy przeciwległym brzegu. To było spłynięcie na wodę!



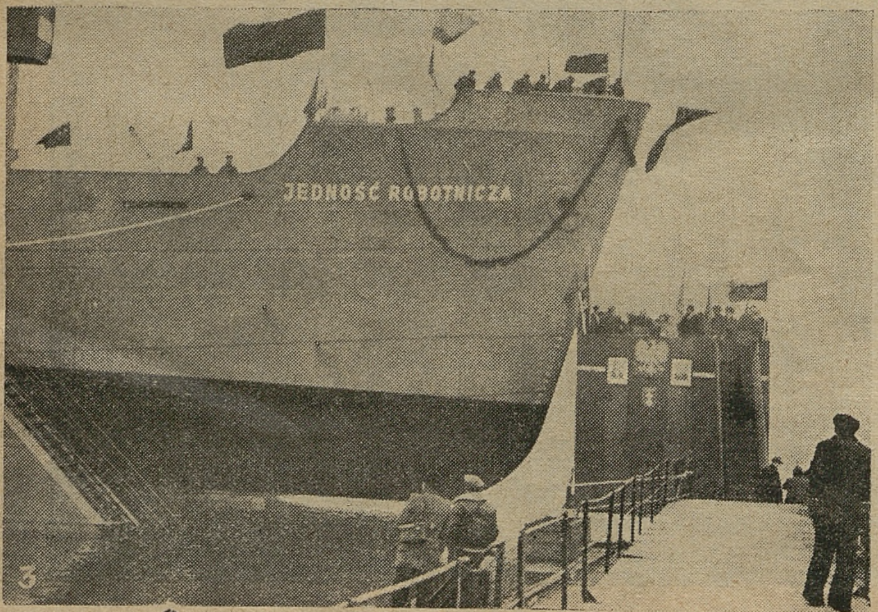
2

Natomiast „Jedność Robotnicza" zbudowana została nie na pochylni, a na podobnym, tylko poziomym stanowisku, niższym nieco niż otaczający je teren, a przez to tworzącym coś w rodzaju płytkiego suchego doku. Takie stanowiska Stocznia Gdańska posiada dwa tuż obok siebie. Są one równie wygodne do budowy statków jak i normalne pochylnie, mają własne dźwigi do obsługi i praca przebiega na nich analogicznie do pracy na pochylniach. Kłopot zaczyna się dopiero w momencie wodowania.

Gotowy kadłub trzeba bowiem najpierw umieścić na doku pływającym, a potem już całkiem zwyczajnie — wydokować.

„Dok nr 3" Stoczni Gdańskiej, niedawno wydobyty zresztą z wody i pośpiesznie wyremontowany (patrz str. 64) — jest rozmiarami swymi specjalnie do tego rodzaju operacji dostosowany.

Gdy już prace przy kadłubie „Jedności" dobiegały końca — dok ustawiono w niewielkim basenie znajdującym się na przedłużeniu obu stanowisk. Po zamknięciu basenu śluzą, przez wypompowanie z niego wody, osadzono dok na dnie w ten sposób, iż stanowił on przedłużenie stanowiska, na którym znajdowała się nowozbudowana jednostka (patrz zdj. 1 i 2). Pod kadłubem i dalej — aż do przeciwległego krańca doku ułożono z grubych, masywnych bali — szyny. Dla zmniejszenia tarcia posmarowano je następnie mieszaniną parafiny, łowotu i szarego mydła. Statek osadzono w specjalnych saniach, do których końca zamocowano stalowe liny. Zespół wielokrążków i dwa elektryczne kabestany umieszczone poza dokiem na małym pontonie — stanowiły siłę pociągową. Wreszcie — wszystko gotowe — można przystąpić do przeciągania.



3

„Wszystko gotowe" — łatwo to powiedzieć, jednak twierdzenie takie ani w przybliżeniu nie oddaje ogromu pracy, jaką trzeba było uprzednio wykonać.

Ostatnie przygotowania zajęły cały dzień 9 grudnia. Wokół doku i jaskrawo pomalowanego kadłuba pracowały setki ludzi — uprzątano splątane kable, roz-

(WSZYSTKIE ZDJĘCIA:

„Jedność Robotnicza" na wodę

rzucano zbyteczne już rusztowania, czyszczono i smarowano szyny, klarowano liny i wielokrążki. Ściany doku obsiedli niterzy, spawacze, malarze, hydraulicy — jeszcze to i owo pozostało tu do zrobienia. Przecież ten sam dok przed trzema miesiącami był jedynie pogiętym, zardzewiałym wrakiem.

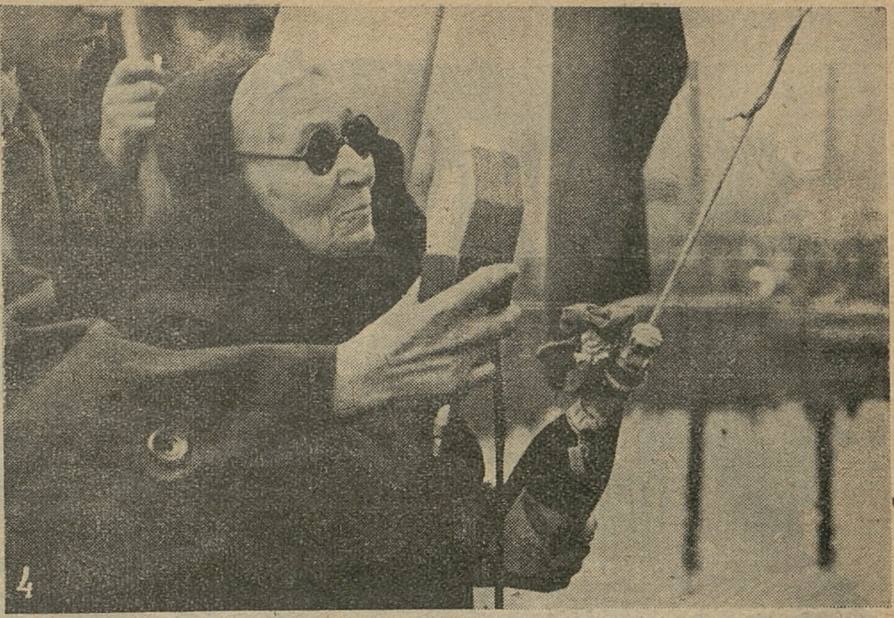
Pomimo niebywałego tempa pracy i jaknajlepszych chęci nie zdołano przeciągnąć statku w ciągu dnia. Nie było jednak mowy o przerwaniu pracy, mimo iż mroźny, dokuczliwy wiatr dawał się wszystkim dobrze we znaki. O godz. 18.48 „Jedność Robotnicza" rozpoczęła „wędrówkę" na dok. Kadłub ważący 950 ton powoli przesuwał się coraz dalej i dalej, aż wreszcie rankiem następnego dnia o 5.38 spoczął całkowicie na „poduszkach" „Doku nr 3". Po usunięciu zbytecznych już szyn, do basenu wpuszczono wodę i po otworzeniu śluzy wyholowano dok wraz ze spoczywającym na nim statkiem — nazewnątrz. Pierwsza część wodowania „Jedności Robotniczej" została zakończona.

Pomiędzy pochylnią, na której wybudowano „Sołdka" a stanowiskiem gdzie była montowana „Jedność", przy dwóch masywnych dalbach znajduje się stałe miejsce „Doku nr 3". Tam też został ustawiony wraz z ogromnym, przygniatającym go swoją wielkością kadłubem.

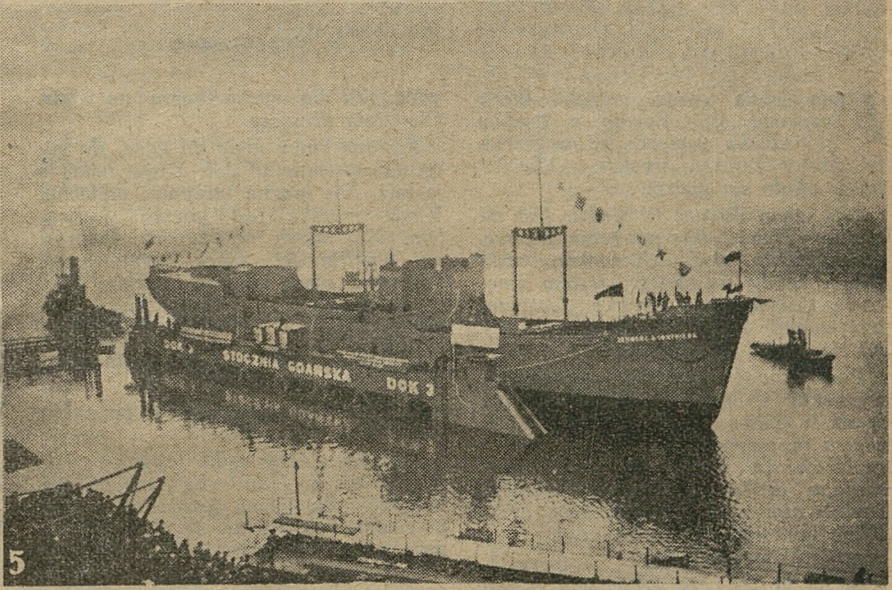
Wydokowanie odbyło się uroczyście w niedzielę 12 grudnia. Pod sterczącym z przykrótkiego doku dziobem statku ustawiono na pontonach trybunę (zdj. 3), na której miejsca zajęli zaproszeni przedstawiciele Rządu, Partii i Społeczeństwa. Na lądzie, wzdłuż nabrzeża, zebrały się tłumy pracowników Stoczni i przybyłych gości. Licznych fotoreporterów doprowadzała do rozpaczy gęsta mgła spowijająca obojętnie najbardziej fotogeniczne obiekty. Po wielu mowach — Matka Chrzestna statku, siwiuteńka staruszka, robotnica, matka zamordowanej przez Niemców działaczki socjalistycznej Małgorzaty Fornalskiej — ze łzami wzruszenia w oczach wymówiła formułkę nadania nazwy i rozbiła o dziób butelkę szampana (zdj. 4). Przy dźwiękach hymnu narodowego dok wolniutko, prawie niedostrzegalnie począł się zanurzać. Odsunięto niepotrzebną już trybunę. Wszyscy obecni, pełni oczekiwania znieruchomieli na brzegu (zdj. 5). Upłynęło prawie 30 minut zanim dok skrył się aż po biały napis „Stocznia Gdańska — Dok nr 3", a głuchy łoskot opadających wsporników doniósł zebranym, że statek już pływa. Ostrożnie, ostrożniutko wyciągnęły holowniki czerwono-miniowany kadłub z zanurzonego doku (zdj. 6) i ustawiły troskliwie przy nabrzeżu, tuż obok bliźniaczego „Sołdka". Statek symbol — „Jedność Robotnicza" rozpoczął samodzielny żywot.

M. M.

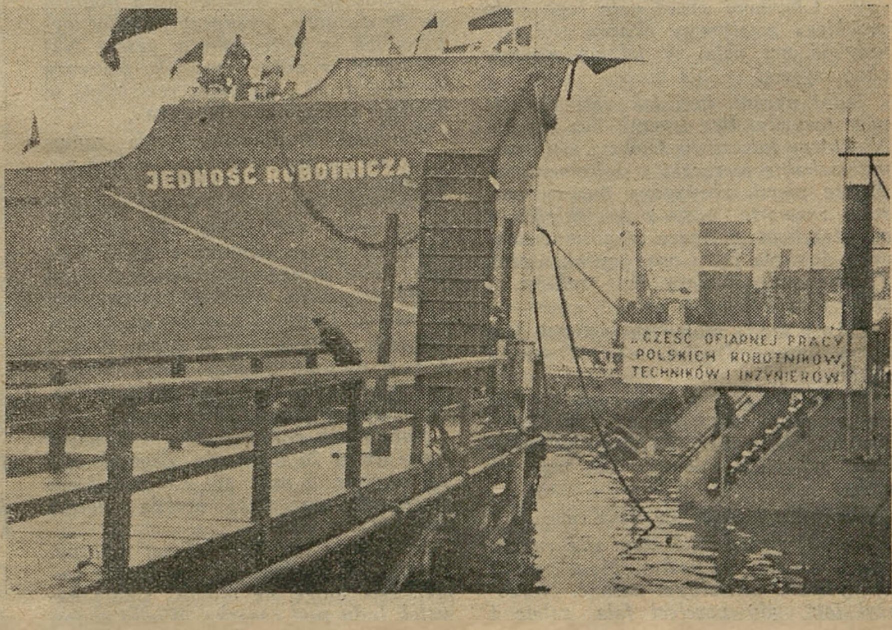
K. KOMOROWSKI)



4



5



. MILENUSZKIN



(dokończenie)

Fala rosła coraz wyżej. Wiatr wzmagał się. Powoli z trudem motorówka wspinała się na grzbiety. Motor harczał, pryskał. Odjechaliśmy około stu metrów.

Nie wiem ilu nas tu siedzi. Jest mi zimno. Mam tylko na sobie piżamę. Czuję każdy podmuch wiatru, każdą kroplę wody na skórze. Jestem zmęczony. Zmęczony szybko lecącymi wrażeniami, strachem, zimnem. Chce mi się spać.

Podrzucona dużą falą motorówka wyskakuje do góry i znów gwałtownie spada w dolinę wodną. Zimny oddech wiatru przeszywa na wskroś. Zrywa z grzbietów fal czuby wodne. Rozpryskuje w drobne, drobniutkie kropelki i miota nimi w twarz, w piersi, w oczy. Kłuje boleśnie, prawie do krwi.

Młody Krzeczkowski, motorzysta, leży na burcie. Ma zgniecioną prawą stopę. Blady jak śmierć. Zamknął oczy. Chwilami przez całe jego ciało przebiega gwałtowny skurcz. Ból wykrzywia mu usta. W jakimś spaźmie chce rzygnąć — nie może.

Jedni ubrani, inni tak, jak ich złapały torpedy. Bez koszul, bez spodni. Niektórzy kurczowo ściskają małe nieprzemakalne woreczki z dokumentami. Mokre piersi, zbryzgane twarze, szeroko rozwarte oczy z wściekłością i przestrachem patrzące w góry rosnących dookoła fal. Coraz wyżej, wyżej. Z szumem wpadają do szalupy. I znów lecą dalej.

Zalany wodą motor zastopował. Nie mamy wioseł. Dryfuje nas. W stronę statku...

...Byle nie pod kadłub... gdy będzie się wywracał wgniecie nas do wody. Tam nie ma ratunku! Czarna przechylona sylwetka odcinała się na tle nieba.

Boże! Tu kończy się nasz rejs.

Jest mi zimno. Nie mam siły ruszyć się. Wszystko mi jedno. Mam pustkę w myślach. Chciałbym zasnąć. Najgorzej jest, gdy przeleci fala, zaleje i znów jest się wystawionym na wiatr. Chwytają dreszcze.

Szalupa znów idzie do góry, do góry. Gwałtownie w dół. Znów nakryła ją fala. Nie można utrzymać oddechu. Woda morska jest gorzka. Łyknąłem. Nie mogę wytrzymać. Podnosi mi wnętrzności. Chcę wymiotować. Wstrętny smak wyrywa kiszki.

Nie wiem co robić... Próbuję nacierać brzuch...

...Niechby to się już skończyło... modlić się...

Zdrowaś Mario... mmmch! po co to wszystko... dlaczego...

Zdrowaś... żeby tylko rzygnąć... Jak daleko jest do lądu? Ale i tak nic nie pomoże. Pamiętam, jeszcze w szkole powiedział mi doktór, że jedno więcej przeziębienie żołądka i...

— Patrzcie... statek tonie...

Statek tonął w szarym świetle świtu. — Dziób już w wodzie. Rufa podniosła się do góry, wyskoczyły śruby wysoko, jak w pożegnalnym geście. Nagle runął w dół — mostek, pierwszy komin... drugi... na gaflu rozwinięta w wietrze zatrzepotała bandera...

Zasyczała skotłowana woda zamykając się po raz ostatni nad białym pokładem.

Dookoła nas zostało tylko morze i rwące zwały fal. Wiatr wył, jazgotał, pędził w górze chmury a na wodzie fale. Pluł bryzgami. Wdusżał słoną wodę w gardła. Pryskał rzygowinami w twarze. Roznosił szalupy po morzu.

To znów dmuchnął w wodę. W wodozwał wysoki, ciężki, szary. Pchnął go na szalupę. Zakręcił motorówką. Przechylił. Poleciał dalej.

Robiło się coraz jaśniej. Wstawał szary dzień 26 listopada. Zegarek stanął o godz. 5 min. 40. Za szkiełkiem przelewała się duża kropla mętnej wody.

Siedziałem na dnie zalanej szalupy. Po szyję w wodzie. Jest mi trochę cieplej. Nie mogę się modlić. Czuję kawałek lodu pod czaszką. Wielki chaos. Wszystko miesza się... dom... szkoła... koledzy.. marzenia... statek...

Dopiero teraz uczułem gryzący ból w stopach. Sól morska piekła pocięte nogi. Zgrabiałe palce u rąk nie chciały się zamknąć. Wewnątrz żołądka — duża zimna pustka. Chwilami nagły ból chwytał kiszki, wpychał do gardła, zbierał niesmaczną słoną ślinę. To znów zamieniał się w kawałek lodu, który trząsł całym ciałem.

Zimne kolumny wpadającej wody parzyły swoją lodowatością. Nagle robiło mi się gorąco. Czułem krople potu na czole.

Siedziałem w wodzie, skulony. Nie ruszając się. Rzucany falami widziałem szare ołowiane niebo, po którym goniły ciężkie kłęby chmur. Czasem — brudną popielatą spienioną wodę.

— Kto tu jest?...

„Czwarty"... dwóch asystentów — „Drągala" pamiętam ze Szkoły Morskiej. „Drągal" lubił gonić. „Radio". Kilku marynarzy. Kilku stewardów. Motorzystów. I chłopak — Zdzisio. Blady, przerażony... ma jedenaście lat... I on też...

Nie wiem kto...

Ktoś krzyknął...

Z lewej statek!... Idzie na nas!!! Róbcie coś, niech nas zobaczy... Heeejj!!!

Podniosły się wszystkie głowy. Marcin wlazł na ławkę i stojąc jak na huśtawce, wpatrywał się w poszarpany falami widnokrąg. Zrobił się nagły ruch w szalupie. Jak gdyby dmuchnął ktoś nowe życie. Skulone, zmarznięte postacie wyprostowały się, chcąc przejrzeć poprzez kłęby wody z lewej burty...

— Czy to prawda? Może przewidział się?

Rzuciło na grzbiet fali. Lepiej widać. Jest. Jeest! Naprawdę widać. Krzyż. Maszt i rejka. Jest!

— Jest!! Tuuuuuu!.... Ahoooooy!... Tuuuu!

— Zamknij się. I tak cholera cię usłyszy. Dajcie rakiety ze zbiornika....

— Są. Tylko ostrożnie.

Porucznik potarł rakietę o trzaskę. Biały mały dymek, potem różowy płomień. I z podniesionej do góry ręki wystrzeliła w niebo czerwona gwiazda, ciągnąc za sobą długi ogon białego dymku. Ładnym, łagodnym łukiem spadła do wody.

— Dajcie drugą. Może tej nie zauważyli.

Nagle...

— Uważaj!!! Zakryj pudeł...

Wściekły, wysoki zwał wody bijąc palcami piany wpadł do motorówki. Rzucił stojącymi o dno. Przechylił szalupę. Przytrzymał w wodzie. Spłynął. Podniósł łagodniej, wznosząc szalupę na grzbiet siostrzycy wodnej.

— Co... rakiety?...

— Zalane. Zupełnie zalane... Mokre.

— Ooo... Cholera! Czemuś nie zakrył. Sssynu — przez ciebie wszyscy utoniemy. Rozumiesz?!

— Nie przeze mnie...

Rąbnięty pięścią w twarz zleciał pod ławkę.

„Czwarty" wstał od steru. Chwycił bijącego za szyję. Wycedził przez zęby:

— Siadaj!! Za burtę z dziurą we łbie wyrzucę. Obu. Ja tu rządzę.

— Puść, bo...

— Bo co?

Wrzask podniósł się w całej szalupie.

— Przestańcie!

— Ratujcie! Nie bijcie się.

— Biją się! Teraz!

Ciężko dysząc siadł z powrotem do wody.

„Czwarty" popatrzył w stronę małego krzyża, który to ginął za widnokręgiem, to znów wychodził na górę. Kładł się na boki w rytmie fal. Rósł, zwiększał się. Podchodził wyżej. Pokazał się pomost. Działa. Komin. Był coraz bliżej.

Może zauważą nas?...

Może...

Zapomniałem o bólu, o nogach, o zimnie. Jest ratunek! Wojenny okręt! Na pewno zobaczą! Przecież oni m u s z ą zauważyć!

Muuuuuszą!!!

Idzie...

Idzie prosto na nas!!!

Szary kadłub. Ostra sylwetka niszczyciela. Wyskakuje z wody. Coraz bliżej. Coraz większa. Widać ludzi na pomoście. Są! Są! Patrzą w naszą stronę.

Na pokładzie ruch. Rzucają siatki do wchodzenia na burtę. Na dziobie wymalowany duży czarny numer okrętu.

Zostawili nas z podwietrznej. Są już tuż! tuż! Wiatr spycha prosto na nas.

Szalupa leci w dół. W górę. Rzuca na wysokość pokładu.

Byle nam tylko sił starczyło na włażenie... Robi mi się słabo...

Jest siatka! Pierwszy już na pokładzie. Szybko zabrali go do pomieszczeń. Jeden za drugim. Ze skaczącej fali na żelazny pokład okrętu. Do góry! Dziesiątki pomocnych rąk chwytają i wyciągają na okręt. Odnoszą do lekarza.

Wstałem!

Ooojj! Wściekły, kłujący ból w stopach. Dowlokłem się do burty.

— Pomóc ci?

— Nie. Sam wejdę.

— Uważaj, kiedy szalupa będzie na górze. Teraz!! Łap!

W ręku uczułem szorstką linkę siatki. Linka do życia. Boże! To — jednak nie był koniec. Jeszcze tylko wejść. Dłonie mam tak zmarznięte...

— Uciekaj z nogami, bo ci połamie!!!...

Spojrzałem do tyłu. Fala rzuciła szalupę. Moje nogi! Nie mogę. Nie podniosę. Naprawdę nie mogę! Zrobiło mi się dziwnie słodko. Najpierw szaro przed oczyma. Potem czarno. Czuję, że nie mogę zamknąć palców w chwycie...

Ooooo!!!...

— Catch'im!...

— Right!

— Pull up.

✱

Ciasne pomieszczenia marynarzy na dziobie niszczyciela. Dużo hamaków. Sam leżę też w hamaku. Przede mną na grodzi zegar. Jest za dziesięć jedenasta. Obok mnie stoi starszy podoficer marynarki wojennej. Na lewym ramieniu dwa złote działa skrzyżowane. Artylerzysta. Obok porucznik. Złote paski na karminie. — Doktór.

— Wypij to.

— Co to jest?

— Rum.

Rum jest cierpko-słodki. Mocny. Pali przełyk. Jest mi coraz cieplej. Chcę krzyczeć. Płakać.

— Wyciągnęliśmy cię za włosy. Leciałeś do tyłu. Ręce z zimna nie chciały chwytać za linkę. Ale będzie w porządku!

— Thanks, doc.

Kubek rumu jest duży. Bardzo duży. Wypiłem połowę. Ogień rozlał mi się po wnętrznościach. I na duszy coraz lżej.

— Połowę wypiłem — nie mogę więcej.

— Pij do końca. Bardzo dobrze ci zrobi.

Rzeczywiście. Przezwyciężyłem wstręt. Rum mi dobrze robi. Wypiłem wszystko. Chcę spać. Spać. Spać bez końca.

Gdy obudziłem się, staliśmy już w porcie. West Hartlepool. Przez malutkie bulaje przeciekały jasne, wesołe promyki słońca. Na zewnątrz ładna pogoda. Łamliwe smugi słoneczne skakały po pomieszczeniu pełnym dwujęzycznego gwaru. Wszyscy rozmawiali głośniej niż zwykle. Może dlatego, by upewnić się, że żyją.

Piękne jest życie. Znacznie przyjemniej niż leżeć teraz na dnie morza. Cholera. Tak łatwo jest utonąć.

— Słuchajcie panowie! Ilu zginęło?

— Tylko dwóch.

Kapitan*) i czwarty mechanik.

— Czwarty mechanik?

Czy to on może skakał do naszej szalupy i wpadł do wody?

— Tak. Prawdopodobnie wciągnęło go z powrotem przez dziurę do statku. Kapitan ostatni zeszedł, ale był na tratwie i serce mu nie wytrzymało rzucania. Zresztą przywieźliśmy go. Już zabrali na ląd. Nas wszystkich odwożą do szpitala.

*) Kapitan ż. w. Mamert Stankiewicz — jeden z najpopularniejszych oficerów P.M.H.

— Wszystkich?

— No — pewnie. Doktór mówił, że każdy przyzwoity człowiek, bez ubrania, powinien co najmniej skonać po 10 minutach takiej kąpieli. Ale przysięgam, że to moja ostatnia kąpiel w życiu. Teraz będę ostrożny nawet z wodą do zębów. Idę na rolę. Albo do zakonu. Od morza won.

— To nic. Jak to dobrze czasami być nieporządnym. Jeszcze człowiek żyje.

Wszedł służbowy.

— Hallo! Boys — kto może, niech idzie do ambulansów. Resztę zaniesiemy.

Ruszył dziwny pochód. Kulawych, zziębniętych, poubieranych w dziwaczne stroje. Spodnie za długie, spodnie za krótkie, swetry za ciasne. Niektórzy w tenisówkach, inni tylko kocem przykryci. Boso. W tym, co nam dali marynarze.

Do czyściutkiego białego ambulansu i szybko do szpitala.

✱

Za miastem, w dużym ogrodzie białe budynki. Przy wejściu ładne uśmiechnięte twarze pielęgniarek. Małe rączki sprawnie chwytają pod ramiona. Na krzesło. I długim, długim korytarzem do jasnej ciepłej sali. Do łóżka.

Czystością pachnące, chłodne prześcieradło i czyjeś roześmiane oczy! Ładne, dziewczęce oczy.

— Umyję ci twarz.

— Wszystko mi jedno. Chcę spać. W tym prawdziwym łóżku.

— Masz dużo szkła w stopach. Jutro ci wyjmiemy.

— Też się zgadzam. Masz ładne oczy. Pójdziemy do kina razem?

— Leż. Jeszcześ nie wyzdrowiał. Śpij teraz. Przyjemnych marzeń!

— Przyjemnych marzeń. Dziękuję. Ale zostaw światło, boję się ciemności.

✱

— Dziś pogrzeb kapitana. Kto z panów może pójść?

— Pójdziemy.

Nieduży kościółek z szarego kamienia. Na środku mrocznej nawy katafalk i trumna, przykryta biało-czerwoną banderą z Białym Orłem. Na banderze czapka kapitańska ze złotymi liśćmi na daszku.

Wśród ciszy, dostojnie, niegłośno padały słowa łacińskiej modlitwy. Unosiły się gdzieś, hen wysoko, łącząc się z dymami kadzideł. Mieszały się z dźwiękami organów. Wiły się w migotliwym świetle świec, wdzierając głęboko, w serca słuchających...

„...że Ten, tu, odchodzi na wieczną wachtę, że nie wróci...

...że nie odprowadzi statku do Portu Ojczystego...

...kiedyś, ci, którzy z nas przy życiu pozostaną pojadą do domu. On zostanie, sam w obcej ziemi...

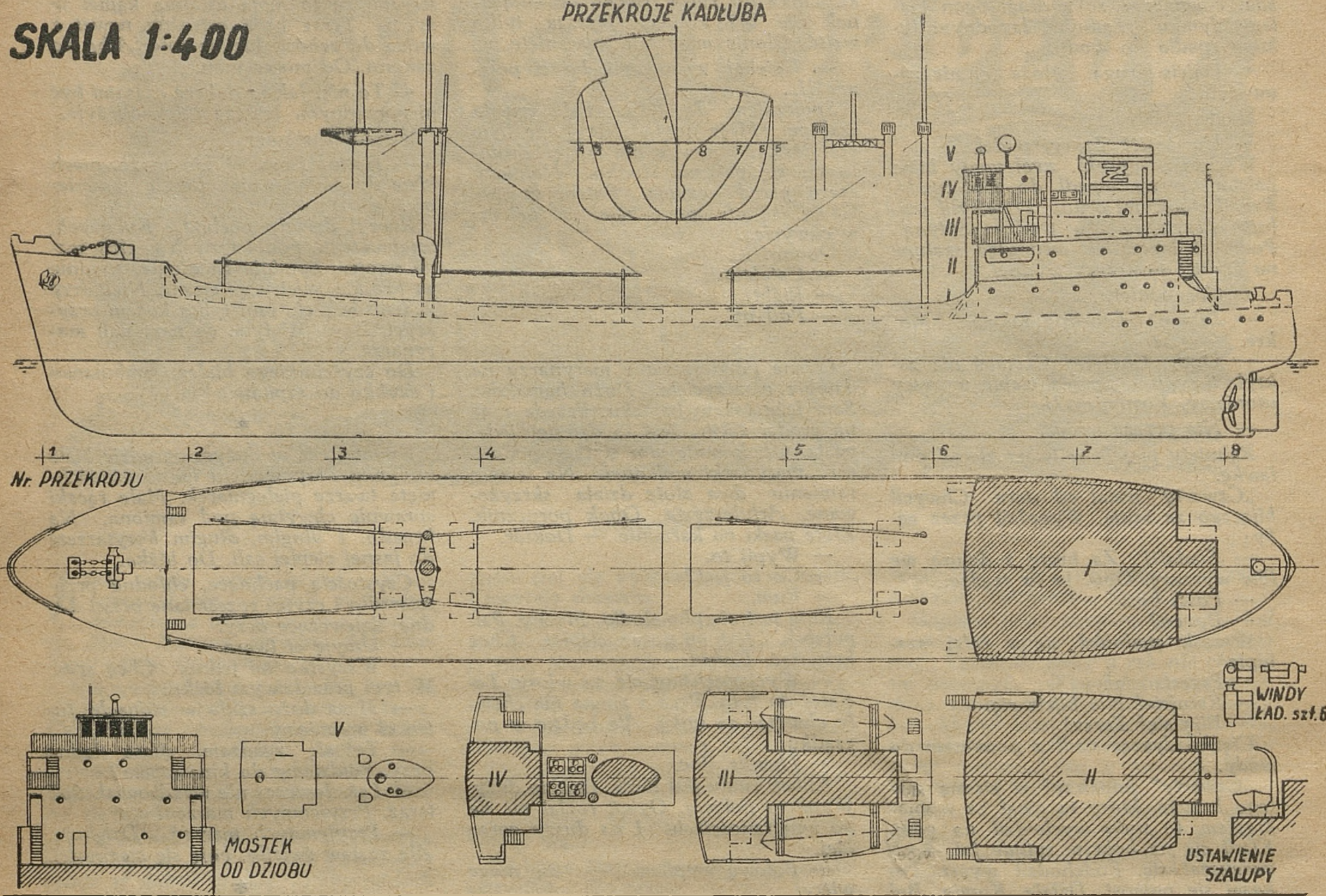
...i tylko wiatr, który po morzu hula, będzie przynosił wieści z Domu Wolnego, z dalekich piasków helskich, złotym blaskiem słońca oblanych. W porywach wichru niech szum sosen z nad Naszego znajdzie Bałtyku..."

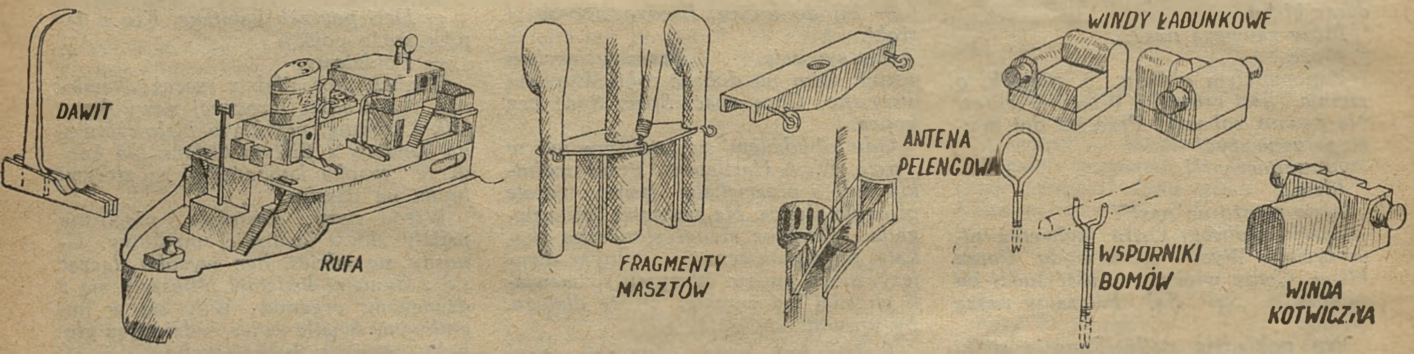
Wzięto trumnę na ramiona.

W organach coś załkało... urwała się modlitwa... i zabrzmiała, popłynęła pod niebo pieśń o Tej co nie zginęła i nigdy nie zginie.

W. MILENUSZKIN

Budujemy model „WARMII"





Plany modelu „Warmii", podobnie jak i „Sołdka", reprodukujemy w skali 1:400, należy przeto pamiętać o dwukrotnym powiększeniu ich. Sposób budowy modelu — bez zmian. Przy wykonywaniu szczegółów należy korzystać z przekroju „Warmii" umieszczonego na str. 68—69.

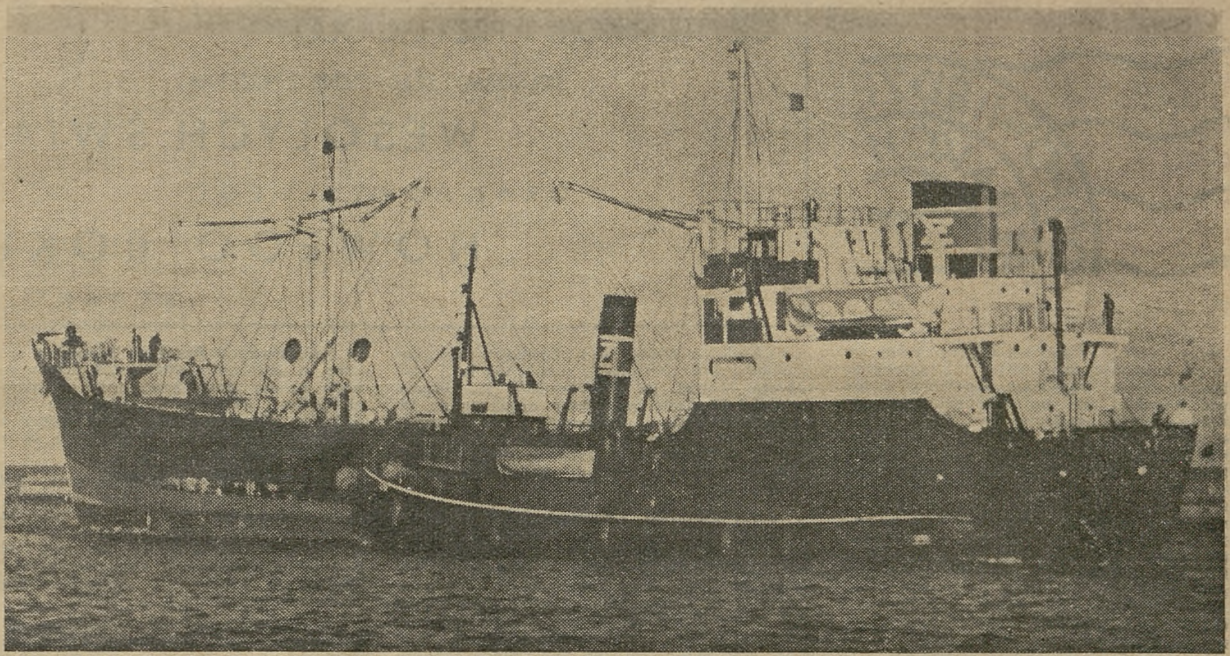
Miejsca, w których trzeba umieścić windy ładunkowe (sześć) zaznaczone są na rzucie z góry — kwadracikami. Komin można wykonać z pełnego klocka, wywiercając w nim następnie kilka otworków tak, jak to widać na rysunku perspektywicznym rufy. Poprzeczkę przy tylnym podwójnym maszcie konstruujemy z tektury, wywiercając pośrodku otwór na stengę.

Malowanie. Kadłub powyżej linii wodnej — czarny, poniżej — czerwony. Nadbudówki na rufie — białe. Sterownia i zakreskowane fragmenty mostku — brązowe (ołówkiem należy zaznaczyć deski). Pokład główny, pokład baku oraz pokład przy kominie — ciemno szare. Pozostałe pokłady (łodziowy i wierzch sterowni) — naturalny odcień drzewa z zaznaczeniem desek. Wewnętrzna strona nadburcia — jasno szara. Podobnie: windy, pokrywy luków, wsporniki bomów, wierzchy szalup — jasno szare. Kadłuby szalup i żórawiki (szlupbelki) malujemy na biało, brzegi luków — na czarno. Komin kuchenny — czarny. Wszystkie drzwi — brązowe. Maszty, bomy oraz nawiewniki — żółte. Nie zapominajcie o nazwie — z obydwu stron dziobu oraz na rufie. Na rufie dodatkowo również i port macierzysty — w tym wypadku — Szczecin.

Bliźniakiem „Warmii" są „Mazury" — można zatem wykonać dwa jednakowe modele. Gdyby ktoś chciał mieć również całą serię rudowęglowców (plany w poprzednim „Żeglarzu") — musi zrobić ich sześć. Pierwszy będzie „Sołdek", drugi „Jedność Robotnicza", trzeci prawdopodobnie „Pstrowski". Nazwy pozostałych nie są jeszcze ustalone. Portem macierzystym „Sołdka" jest Gdynia, „Jedności Robotniczej" — Gdańsk.

W jednym z następnych nrów umieścimy plany modelu „Batorego". Mamy nadzieję, że ucieszycie się. Życzymy wszystkim Modelarzom i Przyjaciołom naszego Kącika — miłego spędzenia nadchodzących Świąt!

S.W. — J.M.



fot. A. Pluciński

NOWA JEDNOSTKA NASZEJ FLOTY HANDLOWEJ — M/S „WARMIA"

ZADANIE

DLA CHĘTNYCH CZYTELNIKÓW

umieszczone w październikowym „Żeglarzu" spotkało się z nieoczekiwanie dużym zainteresowaniem. W przeciągu bardzo krótkiego czasu napłynęło 119 odpowiedzi, w tym 59 dobrych. Nagrody w postaci książki A. Garnuszewskiego „Budowa Okrętu" otrzymali drogą losowania:

1. Wiktor Sladkowski, Grudziądz, Rybacka 41.
2. Kazimierz Krawczyk, Katowice, Poniatowskiego 9.
3. Maria Szremowicz, Sopot, Stalina 829.

Nagrody rozesłane zostały pocztą. Prawidłowe rozwiązanie „Zadania dla chętnych Czytelników" — powinno brzmieć:

„s/s „Kościuszko" przy szybkości podróżnej 15 węzłów spala na dobę — przeciętnie 51,428 (wzgl. 51 3/7) ton ropy".

* *

Zachęceni powodzeniem publikujemy

DRUGIE ZADANIE

DLA CHĘTNYCH CZYTELNIKÓW

„W ramach naszego eksportu nadszedł do Gdyni transport cebuli w workach, przeznaczonej dla Wielkiej Brytanii. Towar postanowiono załadować na m/s „Warmię", która pływa między Gdynią i Hull. Wiedząc, że 1 000 kg cebuli w workach zajmie przestrzeń 2,12 m³ obliczyć jaką jej ilość może zabrać jednorazowo „Warmia" przy pełnym wykorzystaniu pojemności ładowni. Sprawdzić następnie i podać w ilu procentach zostanie wykorzystana przy całookrętowym ładunku cebuli — nośność „Warmii" i spróbować wyciągnąć z tego wniosek.

P. S. Tonaż „Warmii" podany jest na str. 62, w dziale „Polska Flota Handlowa."

Rozwiązanie należy przesyłać pod adresem Redakcji do dn. 10 stycznia 1949. Pomiędzy autorów prawidłowych odpowiedzi rozlosowane zostaną cztery egzemplarze książki Mariana Krynickiego — „Morskie Statki Handlowe"

Stacja buczków mgłowych w Stilo

Czynna w Stilo — na wschód od Łeby — latarnia morska, otrzymała w dniu 8 grudnia „towarzysza" — stację buczków mgłowych. Jest to sygnalizacja akustyczna, polegająca na zastosowaniu megafonów o pewnej charakterystyce sygnału i zasięgu 7 mil morskich. W czasie złej widzialności, a więc podczas mgły, śnieżycy czy ulewnego deszczu, kiedy błyski latarni są niewidoczne — buczki ostrzegają swoim sygnałem o bliskości lądu, orientują w położeniu statku, ratują przed „wyładowaniem" na mieliźnie.

Co powoduje działanie megafonów buczkowych? W maszynowni, znajdującej się o przeszło kilometr od stojącej na wydmie wieży buczków uruchamiany jest zasilacz, który wytwarza impulsy elektryczne i przesyła je drogą kablową do wieży. Charakterystykę sygnału otrzymuje się przez zastosowanie specjalnego przerywacza. W Stilo jeden okres trwania sygnału wraz z przerywaniami trwa minutę, wysokość tonów — 100 okresów.

Podobne urządzenia zainstalowane są również przy latarniach morskich we Władysławowie, Helu i Rozewiu.

Uruchomienie stacji buczków w Stilo zawdzięczamy małej grupie technicznej Oddziału Nawigacyjnego Gdańskiego Urzędu Morskiego. Zdołała ona w stosunkowo krótkim czasie doszczętnie zdewastowane urządzenia przekształcić w sprawnie działającą stację. Pracownicy ekipy przy wydatnej pomocy obsady latarni morskiej, chcąc uczcić radosny dzień Zjednoczenia Partii Robotniczych — zadeklarowali ukończenie stacji buczków na dzień 8 grudnia b. r. i — mimo szeregu trudności — dotrzymali terminu.

Ta sama ekipa wykonała dla Domu Zjednoczonych Partii piękny eksponat w postaci modelu latarni morskiej w Stilo. Wysokość modelu: 1 metr 15 cm, a instalacja świetlna daje piękne efekty.

Od 8-go grudnia, w każdy mglisty dzień czy w każdą noc, w promieniu 7 mil od Stilo rozlega się charakterystyczny dźwięk — przerywane buczenie megafonów, ostrzegające żeglarzy przed niebezpieczeństwem i orientujące ich w sytuacji. Bezpieczeństwo żeglugi wzdłuż polskich brzegów — stale wzrasta.

j. b.

W wyniku porozumienia zawartego między **Ministerstwem Żeglugi a Komendą Główną P.O. „Służba Polsce", Szefostwem „Prasy Wojskowej" i Zarządem Głównym Ligi Morskiej — od stycznia 1949 r. ukazywać się będzie**

JEDYNE CZASOPISMO MORSKIE DLA MŁODZIEŻY

p. t. **„MŁODY ŻEGLARZ"**

powstałe z połączenia „Żeglarza" i „Młodzieży Morskiej" i będące wspólnym organem PCWM, P.O. „Służba Polsce", Marynarki Wojennej i Ligi Morskiej.

„MŁODY ŻEGLARZ" będzie niezbędną pomocą w pracy Kół Przysposobienia Marynarki „Służby Polsce", do których muszą należeć wszyscy chłopcy, którzy zamierzają w r. 1949 kandydować do szkolnictwa morskiego.

Czytelnicy „Żeglarza" i „Młodzieży Morskiej" znajdą w **„MŁODYM ŻEGLARZU"** nie tylko to, co przynosiły oba te pisma, ale także nowe działy i nowe interesujące materiały.

Dotychczasowi prenumeratorzy „Żeglarza" i „Młodzieży Morskiej" otrzymywać będą **„MŁODEGO ŻEGLARZA"** w okresie, za który opłacili prenumeratę.

Siedzibą redakcji i administracji **„MŁODEGO ŻEGLARZA"** jest PCWM, Gdynia, Al. Zjednoczenia 3.



WSZYSTKIM NASZYM CZYTELNIKOM i PRZYJACIOŁOM

SKŁADAMY SERDECZNE ŻYCZENIA

WESOŁYCH ŚWIĄT

ORAZ POMYŚLNEGO

NOWEGO ROKU

REDAKCJA

Jerzy Tylec — Chorzów. Cieszymy się, że praca w kole LM idzie Wam tak sprawnie. Krótkometrażowe wąskotaśmowe filmy o tematyce morskiej (m. in. dwa nakręcane w PCWM — patrz wzmiankę w „Żeglarzu" z września br.) można, o ile wiemy, wypożyczać z Instytutu Filmowego w Łodzi, ul. Kilińskiego 210. Zbyt mało mamy miejsca w „Odpowiedziach Redakcji", aby Wam wytłumaczyć sposób oznaczania położenia geograficznego przy pomocy sekstansu. Jeśli moglibyście wypożyczyć gdzieś wzgl. kupić antykwarycznie wyczerpany już podręcznik PSM „Astronomia żeglarska" A. Ledóchowskiego — znajdziecie tam wszystkie szczegóły. Poza tym, w ramach planowanej „Biblioteczki PCWM", której pierwsze tomiki poczną się niezadługo ukazywać — przewidziana jest specjalna broszura omawiająca popularnie nawigację zarówno astronomiczną jak i techniczną. Szwedzkie wzgl. angielskie mapy nawigacyjne południowego Bałtyku można kupić w Wydziale Hydrograficznym PIHM, Gdynia, ul. Waszyngtona 42. Kosztują po 500 zł plus koszta przesyłki. Jeśli chodzi o polskie mapy, to jak dotąd ukazały się jedynie: mapa 102 „Zatoka Gdańska" (300 zł) oraz mapa 104 „Pomorze Zachodnie — część wschodnia" (600 zł). Są one do nabycia również w PIHM. Dziękujemy za życzenia i serdecznie Was pozdrawiamy.

Henryk Dembski, Gdynia-Chylonia. Kapitanem „Batorego" jest kapitan żeglugi wielkiej Jan Ćwikliński. M/s „Sobieski" posiada dwa otwarte baseny pływackie — jeden na pokładzie A (łodziowym), drugi na pokładzie B. Owszem, między „Piłsudskim" a „Batorym" istniała nieznaczna różnica w tonażu: „Batory" ma 14 287 BRT, zaś „Piłsudski" posiadał 14 294 BRT.

Bogusław Burnat — Kraków. Będzie nam bardzo miło jeśli zrealizujecie Wasz zamiar i zorganizujecie Wystawę Morską. Sądzimy jednak, że w planie wystawy zbyt wiele jest eksponatów dotyczących Marnarki Wojennej, a stosunkowo za mało punktów obrazujących gospodarcze znaczenie morza. Np. zamierzacie dać modele szeregu typów okrętów wojennych, a tylko jeden statek handlowy. O przekrój miny zwróćcie się do redakcji „Morza i Marnarza Polskiego", Gdynia, ul. Św. Piotra 12. Kod flagowy znajdziecie w n-rze 5-6 „Żeglarza" z maja—czerwca br. Za podstawę do wykresu porównawczego flot handlowych weźcie dane cyfrowe z „Żeglarza" wrześniowego. Mapę polskich linii żeglugowych wykonajcie sami. Oto najaktualniejszy spis wszystkich połączeń: 1. Gdynia — Kopenhaga — Southampton — New York (m/s „Batory"), 2. Neapol — Genua — Cannes — Gibraltar — Halifax — New York (m/s „Sobieski"), 3. Genua — Cannes — Algier — Gibraltar — Funchal — La Guayra — Curacao — Barranquilla — Colon — Havana — Funchal — Lisbona — Gibraltar — Cannes — Genua (s/s „Jagiełło"), 4. Gdynia — Stockholm (s/s „Hel"), 5. Gdynia — Göteborg (s/s „Lida"), 6. Gdynia — Londyn (s/s „Lublin"), 7 Gdynia — Szczecin — Malmö — Kopenhaga — Göteborg — Oslo (m/s „Oksywie"), 8. Szczecin — Stockholm (s/s „Lilly I"), 9. Gdynia — Antwerpia — Rio de Janeiro — Montevideo — Buenos Aires — Santos (s/s „Kiliński", m/s „Waryński", s/s „Kościuszko", s/s „Pułaski", m/s „Generał Walter"), 10. Gdynia — Szczecin — Rotterdam — Antwerpia (s/s „Śląsk"), 11. Gdańsk — Antwerpia — Alexandria — Haifa — Tel Aviv — Beyrut — Istambuł (m/s „Morska Wola", m/s „Stalowa Wola", m/s „Lewant", m/s „Lechistan", s/s „Olsztyn", s/s „Opole"), 12. Gdynia — Hull (m/s „Warmia"), 13. Gdynia — Helsinki (linia w trakcie organizacji). W przyszłorocznym „Żeglarzu" styczniowym znajdziecie plan portu w Gdańsku, zaś w lutowym — Szczecina. Dane co do placówek Centrali Rybnej — udzieli Wam krakowski Oddział C. R.

Jerzy Zięłarski, Grudziądz. Nie, — oficerowie-mechanicy nie mogą dowodzić statkiem, gdyż nie posiadają zazwyczaj odpowiednich kwalifikacji nawigacyjnych. W Polsce nie ma „pełnego" admirała (odpowiednik generała broni), gdyż nasza flota wojenna jest na to zbyt mała. Dowódcą Polskiej Marynarki Wojennej jest kontradmirał (odp. generała brygady) Włodzimierz Steyer. We flotach handlowych nie istnieją admirałowie. Statki są własnością przedsiębiorstw żeglugowych wzgl. państwa i dyspozycje co do nich wydaje minister żeglugi wzgl. dyrektorzy towarzystw armatorskich. Czarne wstążki na czapkach marynarskich są pozostałością przyszywanych lub przypinanych do czapek wstążek, którymi chlubili się dawni ludzie morza. W niektórych marynarkach, wstążka związana z tyłu czapki opada na szyję dwoma końcami (np. w radzieckiej i holenderskiej). Są to pozostałości tasiemek, które w czasie wietrznej pogody wiązał dawny marynarz pod brodą, celem uchronienia swego nakrycia głowy od zdmuchnięcia przez silny sztorm. W Polskiej Marynarce Wojennej wstążek opadających na szyję nie nosi się. Pozdrowienia.

Tadeusz Brodowski — Grajewo. Aktualne dane „Kościuszki" znajdziecie w uzupełniającym odcinku działu „Polska Flota Handlowa" na str. 62 bieżącego „Żeglarza". Dane z 1947 zawierały szereg nieścisłości. Niestety, w owym czasie niewiele posiadaliśmy wiadomości o statku, który jeszcze nie był w kraju, a zbudowano go dopiero podczas wojny dla zagranicznego armatora.

„Zeus i Hera", Warszawa. Część jungów z rocznika 47/48 kształci się na oficerów PMH w Państwowych Szkołach Morskich w Gdyni oraz w Szczecinie, reszta zaś pływa na statkach naszej floty handlowej w charakterze chłopców okrętowych. Podajcie nazwiska o które Wam chodzi — a udzielimy dokładniejszych informacji. Dziękujemy za pozdrowienia.

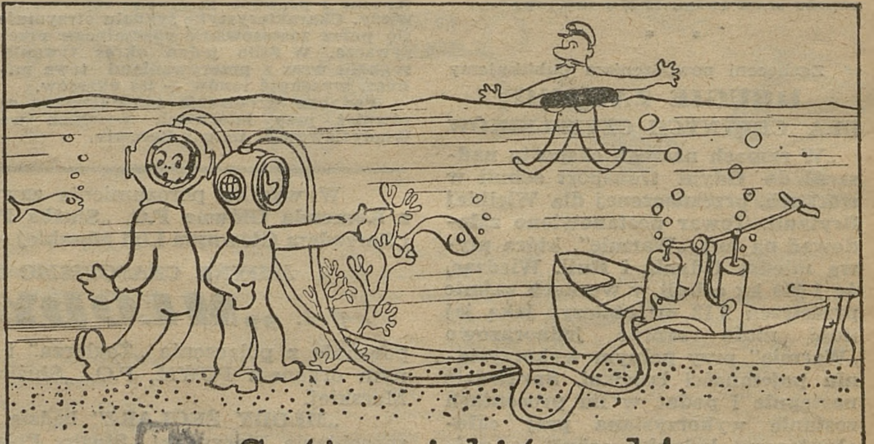
Edward Łukowski, Szczakowa. Redakcja zamierza w przyszłorocznych numerach „Żeglarza" zamieścić słowa i nuty kilku ładnych piosenek żeglarskich. Jeden złoty pasek z pętlą — na rękawie — jest odznaką stopnia podporucznika mar. wojennej. Dziękujemy za życzenia i serdecznie Was pozdrawiamy

Janusz Księski, Żnin. Zwróćcie się o informacje do fmy „Yacht-Service", Gdynia, Al. Zjednoczenia 5. Dziękujemy za życzenia.

Leszek Rzewuski, Wrocław. Radzimy skomunikować się z Szkolnym Kołem Modelarstwa Szkutniczego przy Społecznym Gimn. ZNP w Gdyni—Orłowie. Niezależnie od tego przypomnijcie się nam w lutym, marcu — postaramy się dla Was o plany „Firecresta".

Jan Polek, Kraków. Odpowiednia literatura w języku polskim nie istnieje. Zwróćcie się bezpośrednio do wydziału prasowego „Dalmoru", Gdynia ul Hryniewieckiego — może tam Wam coś poradzą.

Grzegorz Korpiela, Biała Krakowska. Niestety, przystępując do montowania wrześniowego nru „Żeglarza" — nie posiadaliśmy żadnych materiałów z kursu przodowników — ani zdjęć, ani wspomnień. Zawinił tu m. in. sam Grzegorz K., który będąc starym przyjacielem Redakcji — powinien się również zatroszczyć o materiały z kursu. Nie znaczy to naturalnie, że redaktorzy są bez winy. O przyszłorocznym kursie dla przodowników — jeszcze nic nie wiemy. Dział humoru zajmuje tak mało miejsca, że nie wpływa on absolutnie na układ numeru, zresztą są Czytelnicy, których wprowadzenie go — ucieszyło. Serdeczne pozdrowienia od red Woźniaka i Jotema.



— Spójrz, jakiś wrak!

ZDJĘCIA: A. Pluciński, K. Komorowski. RYSUNKI I FOTOMONTAŻE: S. Woźniak, M. Cierpka.

Wydawca: Państwowe Centrum Wychowania Morskiego, Gdynia, Aleja Zjednoczenia 3. Konto PKO XI-160
Redaguje: Komitet Redakcyjny. Tel. 16-20. W-14499

Druk. Z.G. „P.W." Gdynia 12. 48. 10 00 Nr 1638